VII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY**
(NR 136)
z dnia 7 maja 2013 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 136)

7 maja 2013 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Zbigniewa Rynasiewicza (PO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz ustawy o drogach publicznych (druk nr 1248);

– rozpatrzenie projektu dezyderatu w sprawie kryteriów wyboru odcinków dróg ekspresowych przeznaczonych do realizacji w latach 2014-2020;

– pierwsze czytanie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (druk nr 1098);

– pierwsze czytanie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych (druk nr 1219).

W posiedzeniu udział wzięli: **Tadeusz Jarmuziewicz** sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Michał Pakuła** naczelnik wydziału w Ministerstwie Finansów wraz ze współpracownikami, **Paweł Długołęcki** główny specjalista w Departamencie Nadzoru Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, **Robert Faliński** zastępca dyrektora Departamentu Finansowania Infrastruktury Transportowej Banku Gospodarstwa Krajowego wraz ze współpracownikami, **Radosław Matusik** główny specjalista w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, **Mariusz Wasiak** główny specjalista w Biurze Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, **Wojciech Malusi** prezes Zarządu Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa, **Krzysztof Brzeziński** wójt gminy Puławy wraz ze współpracownikami oraz **Adrian Furgalski** członek Zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych „TOR" Sp. z o.o.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jakub Krowiranda**, **Jolanta Misiak** i **Teodozja Nojszewska-Łasicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych oraz **Michał Baranowski**, **Jarosław Lichocki**, **Mariusz Przerwa** i **Radosław Radosławski** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Jeżeli pozwolicie państwo to rozpoczęlibyśmy posiedzenie Komisji. Zapraszamy wszystkich naszych gości. Tu do przodu tradycyjnie prosimy: pana ministra Jarmuziewicza, pana dyrektora, panią dyrektor, wszystkich przedstawicieli resortu. Witam panie i panów posłów, naszych gości, wszystkich państwa. Została zgłoszona propozycja do porządku obrad, aby w pierwszej kolejności przeprowadzić pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz ustawy o drogach publicznych (druk nr 1248). Później przeszlibyśmy do rozpatrzenia projektu dezyderatu i jako ostatni byłby druk nr 1098. Czy jest sprzeciw wobec tej propozycji? Nie ma sprzeciwu.

Czyli jeszcze raz: zaakceptowaliście państwo porządek zmieniony w stosunku do wersji przedstawionej w zawiadomieniu: jako pierwszy jest punkt czwarty, jako drugi jest punkt pierwszy, jako trzeci jest punkt trzeci, jako czwarty jest punkt drugi. Trochę się

pomieszało, ale mam nadzieję, że damy radę. Dobrze, panie ministrze, punkt czwarty, który stał się punktem pierwszym, czyli druk nr 1248.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz:

Dziękuję, panie przewodniczący. W wyniku bardzo intensywnych zamówień, jakie miały miejsce w latach 2008-2011, będą bardzo trudne dwa lata dla Krajowego Funduszu Drogowego, myślę o roku 2014 i 2018. Nastąpi spiętrzenie wydatków na tyle duże, że grozi nam przerwanie płynności finansowej KRD. Stąd cały projekt sprowadza się do tego, aby dać możliwość restrukturyzacji długów KRD i jest to główne przesłanie, które powoduje nami, że składamy w Sejmie projekt. Nie będę się rozwodził, bo i tak najważniejsze jest to przesłanie, które zawiera się dosłownie w trzech zdaniach.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Szanowni państwo, oczywiście nie wygłosiłem formuły, że rozpoczynamy pierwsze czytanie projektu. Proszę bardzo, czy teraz ktoś chciałby jeszcze uzupełnić wystąpienie pana ministra? Nie. Czy ktoś z pań lub panów posłów chciałby zabrać głos w tej sprawie? Rozumiem, że nie.

W takim razie zgłaszam wniosek o przejście do szczegółowej analizy projektu. Jest sprzeciw? Nie ma sprzeciwu. Dziękuję bardzo.

Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia tytułu ustawy? Nie ma sprzeciwu.

Dziękuję bardzo, tytuł ustawy został przyjęty.

Art. 1 – zmiana pierwsza, proszę bardzo. Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia zmiany pierwszej? Nie ma sprzeciwu, zmiana pierwsza została przyjęta.

Zmiana druga, proszę bardzo.

Legislator Mariusz Przerwa:

Panie przewodniczący. Pytanie do zmiany pierwszej. Wydaje się nam, że na samym końcu nie powinno być „oraz opłat za przejazd autostradą", ale „oraz systemów poboru opłat za przejazdy autostradą".

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Tak? Rozumiem, że jednak nie ma uwag. Wycofuje pan, tak? Proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, w kwestii formalnej. Otóż, od teoretycznego rozpoczęcia posiedzenia Komisji minęły trzy minuty i jestem zdziwiony, że w przeciągu tych trzech minut właściwy minister reprezentujący ministerstwo transportu, pan minister Jarmuziewicz, był w stanie przedstawić stosowny projekt ustawy, ale jestem również zdziwiony, że przeprowadzono w tym czasie dyskusję. Rozumiem, że dyskusji nad projektem w ogóle nie było.

W związku z tym zgłaszam wniosek, aby wrócić do przedstawienia projektu ustawy, aby przeprowadzić dyskusję zgodnie z regulaminem Sejmu, a dopiero później ewentualnie przejść do rozpatrzenia projektu ustawy w kolejnych jednostkach lub też skierować ją do odpowiedniej podkomisji, która – jeżeli padnie taki wniosek – zostanie przez posłów powołana.

Natomiast procedowanie nad projektem ustawy bez debaty, bez możliwości zadania pytań jest rzeczą kuriozalną. Panie przewodniczący, na wstępie zgłaszam wniosek formalny o powrót do procedowania nad projektem ustawy, przedstawienia go przez sprawozdającego w imieniu rządu, przeprowadzenie dyskusji, odpowiedzi na ewentualne pytania i dalsze procedowanie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Może pan zgłosić każdy wniosek, ale z uzasadnieniem się kompletnie nie zgadzam. Nie jest moją winą, że pan się spóźnił na posiedzenie. Nawet trzy minuty czasami kosztuje. Krótka opinia Biura, jak rozumiem. W jaki sposób powinniśmy procedować ten wniosek?

Legislator Mariusz Przerwa:

Panie przewodniczący, z formalnoprawnego punktu widzenia wszystkie wymogi zostały spełnione. Pierwsze czytanie zostało zamknięte i wydaje się, że w tej sytuacji powrót

do pierwszego czytania już nie jest możliwy, bo wszystkie wymogi formalne zostały już spełnione. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia zmiany pierwszej?

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Pytanie.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Do zmiany pierwszej? Proszę.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję. W związku z tym, że zmiana pierwsza dotyczy innej formuły rozmieszczania i gospodarowania systemem poboru opłat, chciałbym zapytać, jaki zmiana będzie miała wpływ na funkcjonowanie KFD i w jaki sposób przyczyni się ona do zwiększenia płynności finansowej Funduszu? Z uzasadnienia tego nie widać.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję. W związku ze zmianą pierwszą kieruję pytanie do ministra reprezentującego ministra transportu – jaka jest wielkość deficytu KFD na dzień dzisiejszy? Proszę o podanie kwoty w złotówkach w zaokrągleniu do miliona włącznie. Proszę o podanie wymagalnych spłat kapitałowych KFD w 2014, 2018 i 2022 r. Proszę o precyzyjną odpowiedź na to pytanie.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo, czy są jeszcze inne pytania? Rozumiem, że nie ma innych pytań. Proszę bardzo.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Poproszę o pomoc panią dyrektor Agnieszkę Krupę.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę, pani dyrektor.

Zastępca dyrektora Departamentu Dróg i Autostrad MTBiGM Agnieszka Krupa:

Dzień dobry. Szanowni państwo, w zakresie pierwszego pytania zmiana w art. 39a pkt 1a jest w zasadzie zmianą doprecyzowującą. Ona nie będzie miała diametralnego wpływu na funkcjonowanie KFD. Tak naprawdę, w tym momencie do KFD wpływają środki zarówno z opłaty elektronicznej, która jest pobierana od pojazdów ciężkich, jak i z opłaty, która jest obecnie pobierana ręcznie na bramkach od pojazdów lekkich. Jest to doprecyzowanie obecnego przepisu i umożliwienie pełnej elektronizacji poboru opłat od pojazdów lekkich, co jest coraz częściej zgłaszanym postulatem. Dajemy sobie po prostu tę furtkę na przyszłość.

Jeżeli chodzi o drugie pytanie w zakresie spłat, które ma KFD w 2014, 2018 i 2022 r., to do projektu została dołączona projekcja, z której wynika ile KFD spłacić musi w zakresie kredytów i obligacji w każdym z tych lat. I tak w 2014 r. z tytułu wykupu obligacji KFD łącznie z notami odsetkowymi będzie spłacał kwotę 8593 mln zł, w zakresie 2018 r. jest to kwota prawie 13 mld zł i w zakresie 2022 r. ponad 5600 mln zł. Właśnie z powodu tych trzech spiętrzeń prosimy o dopuszczenie możliwości restrukturyzacji zadłużenia, żeby rozłożyć je na dalsze lata, ponieważ z projekcji, którą dołączyliśmy do projektu wynika, że w dalszych latach KFD będzie dysponował już środkami, które umożliwią spłatę zadłużenia. Natomiast 2014 i 2018 r. to są dwa lata, które będą najgorsze dla funduszu. Chcemy to robić oczywiście już teraz i restrukturyzować całe zadłużenie, żeby umożliwić również finansowanie przyszłej perspektywy finansowej, ponieważ bez restrukturyzacji będziemy mieć trudność żeby zapewnić wkład własny z KFD na przyszłą perspektywę finansową. Dziękuję.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Przepraszam.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie ministrze, nie odpowiedział pan na pytanie dotyczące tego, jaka jest wielkość deficytu KFD na dzień dzisiejszy.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę, pani dyrektor.

Zastępca dyrektora departamentu MTBiGM Agnieszka Krupa:

Ale to również wynika z tabelki, którą załączyliśmy. Deficyt, czyli ujemne saldo na koniec okresu – z tabelki, którą dołączyliśmy do projektu ustawy wynika, że 2014 r. zakończy się ujemnym saldem bez restrukturyzacji zadłużenia i jest to kwota ponad 1600 mln zł. 2018 r. zakończy się ujemnym saldem zadłużenia i jest to kwota niewiele ponad 1 mld zł. Te projekcje na dzień dzisiejszy siłą rzeczy oczywiście nie uwzględniają wydatków, jakie będziemy ponosić w przyszłej perspektywie finansowej, ponieważ nie mamy jeszcze konkretnych informacji o środkach unijnych, więc nie mogliśmy tego uwzględnić. Dziękuję.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Przepraszam, czy przez to mam rozumieć, że na dzień dzisiejszy KFD jest funduszem niezadłużonym? Proszę o podanie wartości deficytu budżetowego na 1 maja 2013 r.

Zastępca dyrektora departamentu MTBiGM Agnieszka Krupa:

Dobrze. To inaczej sformułowane pytanie w takim razie, bo niemożliwość obsługi zadłużenia jest czymś innym od wielkości tego zadłużenia. Jeżeli chodzi o wielkość kredytów i obligacji, które KFD na dzień dzisiejszy musi spłacić, to jest to kwota ponad 41 mld zł. Natomiast deficyt funduszu, czyli brak środków jest na kwotę, którą wskazałam, czyli ponad 2600 mln zł. Nie możemy porównywać wielkości zaciągnięte zadłużenia do deficytu KFD, czyli niemożliwości obsługi w danym roku danej kwoty, ponieważ praktycznie 99% z zadłużenia, które jest zaciągnięte przez fundusz jest możliwe do obsługi w każdym ze wskazanych lat. Dziękuję.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Mam w takim razie pytanie – jeżeli ten projekt ustawy nie zostanie przyjęty, to z jakich źródeł i w jaki sposób zostaną sfinansowane spłaty zadłużenia w kwocie 41 mld zł?

Zastępca dyrektora departamentu MTBiGM Agnieszka Krupa:

Tak jak wcześniej wskazałam, kwota, która, powiedzmy kolokwialnie, jest „problemem" na dzień dzisiejszy dla KFD, to jest 1600 mln zł w 2014 r. i niewiele ponad 1 mld zł w 2018 r. Jeżeli z jakichś powodów projekt ustawy nie uzyska przychylnej opinii parlamentu, będziemy musieli podjąć rozmowy z ministrem finansów, żeby skorzystać z innych źródeł dofinansowania funduszu. Jeszcze raz podkreślam, że to nie jest kwota 41 mld zł, tylko ta kwota znacznie mniejsza, o której powiedziałam.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Kieruję pytanie do pana ministra Jarmuziewicza, jeżeli można. W dalszym ciągu jesteśmy przy zmianie pierwszej, panie przewodniczący. Rozumiem, że możemy zadawać pytania?

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Myślę, że przy okazji wszyscy się czegoś dowiedzą, nawet pan poseł. Proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Mam nadzieję. Panie ministrze, dlaczego ukryto wieloletnią prognozę finansową KFD w 2009 r., kiedy przyjmowano projekt ustawy o Krajowym Funduszu Drogowym, który określał sposób finansowania inwestycji drogowych w Polsce?

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Nie podzielam pańskiego spostrzeżenia. Nie widzę powodu, żeby nazywać to ukrywaniem zadłużenia czy ukrywaniem projekcji finansowej. Ten rząd, ministerstwo transportu, widząc, że mogą pojawić się kłopoty w płynności finansowej funduszu w 2014 i 2018 r. w odruchu odpowiedzialności składa taki projekt do Sejmu, licząc na to, że posłowie podzielą obawy ministerstwa i poprą projekt, dając narzędzie KFD do tego, żeby mógł restrukturyzować zadłużenie. Operacja popularna w całym świecie finansowym – restrukturyzacja zadłużenia – w związku z tym nie widzę powodów do tego, aby nie zmierzyć się z projektem w takim trybie, jaki zaproponował pan przewodniczący.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Ponieważ w ramach wymiany, która miała miejsce, sprawy zmiany pierwszej i drugiej troszeczkę się zazębiły, to właściwie można wspólnie debatować nad tymi zmianami. W związku z tym chciałbym…

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Tutaj akurat panu muszę przerwać, bo myślę, że procedujemy przy zmianie pierwszej i oczywiście trzeba zamykać pewne kroki zgodnie z procedurą, więc jeżeli nie ma uwag do zmiany pierwszej. Jesteśmy przy zmianie pierwszej. Proszę bardzo, pan poseł Szmit, tak?

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Tak, chciałem zapytać odnośnie do restrukturyzacji długu, którą ta zmiana ma umożliwić. Otóż zawsze jest tak, że restrukturyzacja ponosi za sobą koszty. Ponieważ mówimy tutaj o ogromnych kwotach liczonych w miliardach złotych to chciałbym zapytać – jakie będą te koszty restrukturyzacji? Zawsze jest tak, że jeżeli wierzyciele zgadzają się na to, że otrzymają należne pieniądze później, to są związane z tym koszty, przede wszystkim zwiększone odsetki czy ewentualnie inne koszty. Chciałbym zapytać o ewentualnie zwiększone koszty restrukturyzacji, którą państwo planujecie.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę. Pani dyrektor, tak? Proszę.

Zastępca dyrektora departamentu MTBiGM Agnieszka Krupa:

Restrukturyzacja, którą tutaj planujemy, będzie polegała na tym, że całość zadłużenia przewidzianego do wykupu w 2014 i 2018 r. zostanie oczywiście wykupiona i środki na wykup zadłużenia zostaną pozyskane z nowej emisji obligacji. Dotychczas nasze obligacje były oprocentowane na rynku po kuponie odsetkowym ok. 5,5-6,25 nieznacznie wyższym od kuponów papierów Skarbu Państwa. To ewentualnie można by było uznać dodatkowym kosztem restrukturyzacji zadłużenia.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

W związku z odpowiedzią strony rządowej na pytanie dotyczące spłat kapitałowych, proszę o potwierdzenie lub zaprzeczenie, że w 2014 r. wymagalna kwota spłaty kapitałowej to jest 14 mld zł, w 2018 r. to jest 6,5 mld zł, a w 2022 r. 2,2 mld zł. Proszę potwierdzić albo zaprzeczyć.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Tu już była odpowiedź w tej sprawie.

Zastępca dyrektora departamentu MTBiGM Agnieszka Krupa:

Jeszcze poproszę o doprecyzowanie, czy chodzi o sam kapitał obligacji czy sam kapitał kredytów, czy łącznie i wówczas udzielimy też odpowiedzi na piśmie, bo nie będę już tego w tym momencie rozbijać.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Łącznie. Proszę o podanie kwot łącznie.

Zastępca dyrektora departamentu MTBiGM Agnieszka Krupa:

To udzielimy odpowiedzi na piśmie.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Ale nie na piśmie, bo dzisiaj procedujemy nad projektem ustawy, który w konsekwencji rodzi miliardowe zobowiązania, pani dyrektor. Nie jest tak, że będę kontent po miesiącu, kiedy państwo udzielicie mi pisemnej odpowiedzi. Komisja…

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Przypominam panu przewodniczącemu, że jest to pierwsze czytanie. Pani dyrektor, pani pozwoli. Możemy ustalić, że przed – spokojnie – rozpatrzeniem tego projektu na sali sejmowej stosowna informacja trafi do pana przewodniczącego. Tak, pani dyrektor i panie ministrze? Tak, więc nie będzie takiego problemu, że pan przewodniczący nie będzie miał tej wiedzy omawiając projekt z mównicy sejmowej. Proszę.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, otóż chciałem usłyszeć czy powróciliśmy do pierwszego czytania czy jesteśmy w trakcie rozpatrywania tego projektu? Jeżeli jesteśmy w trakcie rozpatrywania projektu, to chcę zwrócić uwagę Wysokiej Komisji, a w szczególności posłom zadającym pytania, że pierwsza zmiana dotyczy rozszerzenia możliwości gromadzenia środków na KFD przeznaczonych na finansowanie przygotowania, wdrożenia, budowy i eksploatacji systemów poboru opłat. Pytania, które w tej chwili są formułowane, dotyczą całego projektu ustawy, całego KFD i powinny być sformułowane w czasie pierwszego czytania. Jeżeli w ogóle mogą być zadane, to już podpowiadam – w zmianie drugiej jest mowa o kredytach, pożyczkach, emisji obligacji itd. W związku z tym pytania miałyby związek. Bardzo proszę, trzymajmy się po prostu związku merytorycznego z poszczególnymi zmianami. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Czy jest sprzeciw wobec propozycji zmiany pierwszej? Jest sprzeciw. Głosujemy. Kto jest za przyjęciem zmiany pierwszej? (11) Dziękuję bardzo. Kto jest przeciw? (8) Dziękuję bardzo. Kto się wstrzymał? (0)

Zmiana pierwsza uzyskała akceptację Komisji.

Zmiana druga, proszę bardzo. Czy są uwagi do zmiany drugiej? Pan mecenas, proszę.

Legislator Mariusz Przerwa:

Dosłownie dwie drobne uwagi. W ust. 1w zdaniu wstępnym proponujemy, aby brzmiało to: „Bank Gospodarstwa Krajowego może zaciągać kredyty, pożyczki lub emitować obligacje” i dalej bez zmian, a w lit. b dotyczącej ust. 4 na samym końcu proponujemy skreślić wyrazy „z zastrzeżeniem ust. 5”. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Udzielę głosu, tylko chciałbym, aby ministerstwo odniosło się do uwag pana mecenasa.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

To jest oczywiste, rzeczywiście słowo „może” występuje dwa razy, za drugim razem niepotrzebnie.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Rozumiem, że resort akceptuje propozycje Biura. Panie mecenasie, jeżeli można jeszcze raz dla wiedzy pań i panów posłów przypomnieć propozycje, żeby każdy sobie zanotował.

Legislator Mariusz Przerwa:

Zdanie wstępne w ust. 1 powinno brzmieć: „Bank Gospodarstwa Krajowego może zaciągać kredyty, pożyczki lub emitować obligacje w kraju i za granicą, na rzecz Funduszu i z przeznaczeniem na:", dalej jest pkt 1 i 2, i w lit. b dotyczącej ust. 4 na samym końcu skreślić wyrazy „z zastrzeżeniem ust. 5". Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Rozumiem, że panie i panowie posłowie nie mają sprzeciwu do propozycji pana mecenasa zaakceptowanej przez ministerstwo? Akceptujemy propozycje, dziękuję bardzo. Pan przewodniczący Tchórzewski, proszę.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo. Otóż, patrząc w ogóle na cel powołania KFD należałoby odnieść się do tego w ten sposób, że jeśli popatrzymy na wydatki poczynając właściwie już od 2016 r., a nawet 2015 r. to mamy rozumieć, że fundusz będzie obsługiwał tylko długi. Z tego programu nie widać, żeby fundusz realizował założone zadania statutowe w następnych latach, do końca wszędzie 0,0. Czy tak to jest? Jeżeli tak, to właściwie dlaczego?

Z tego wynika, bo tutaj nigdzie nie widać, żeby była realizacja założonego planu, a w planie muszą być wydatki związane z realizacją programu drogowego, więc zakładamy, że KFD zamieni się w formułę kapitałową, która będzie realizowała tylko obsługę funduszu, a więc ściągalność wszystkich wpłat. W innych przepisach mamy powiedziane, że część wpływów funduszu może iść na program – tutaj mówimy, że może iść na inne zadania. W uzasadnieniu tłumaczy się, że dla celów operatywnych, łatwiejszego gospodarowania funduszem – chodzi o to, żeby mógł wydawać pieniądze na inne cele. Tymczasem w grę wchodzi sytuacja, że fundusz właściwie w ogóle nie ma zamiaru realizować innych celów statutowych. Gdzie to ginie i dlaczego? To jest jedna rzecz.

W związku z tym zachodzi takie pytanie. Zmiany zakładają, że także z funduszu można będzie finansować bieżące utrzymanie dróg. Jeżeli tak, a jest to pewnym ciężarem – w uzasadnieniu też jest zawarte, że jest taka możliwość – to w takim razie, skoro realizacja programu to jest 0, więc skąd się bierze rozszerzenie programu? Tym bardziej, że w ogóle w założeniach funkcjonowania całego systemu drogowego mówiliśmy o tym, że dzielimy to na dwie części. Państwo kiedyś uzasadnialiście, że część, która związana jest z bieżącym utrzymaniem dróg to jest budżet państwa, natomiast druga część, inwestycje, to jest KFD i będzie to pokrywane z różnego rodzaju systemów opłat. Tymczasem, jeżeli popatrzmy na całą projekcję następnych dziesięciu lat i więcej to mamy 0, więc pytanie – jakie środki z KFD będą skierowane w latach 2015-2026, bo taka jest projekcja, na finansowanie budowy i modernizacji dróg krajowych i autostrad? To jest jedna część pytania.

Druga część pytania zatem jest taka. W art. 39d ust. 1 pkt 2 wprowadzamy: „spłatę zobowiązań z tytułu kredytów i pożyczek oraz wyemitowanych obligacji", czyli formułę rolowania zadłużenia, o której mówił pan minister. W związku z tym narastające na bieżąco odsetki, opłaty i wszystkie koszty długu będą kumulowane i do obliczania dalszych odsetek będzie już brany dług z dodaniem wszystkich kwot, które do poprzedniego długu były dołożone. W związku z tym po pobieżnej kalkulacji wielkości wpłat, jeżeli byśmy mówili, że będą realizowane jakiekolwiek inne zadania drogowe poza budową bramek na ściąganie opłat, to wtedy wychodziło by na to, że na poziomie 2020 r. zadłużenie mogłoby wynosić ok. 100 mld zł. To jest pytanie zasadnicze – czy KFD będzie realizował jakiekolwiek zadania drogowe? Jeżeli tak, to w jakiej wielkości w poszczególnych latach? Bo tego tutaj nie widać, to jest jedno. Drugie pytanie – jeżeli fundusz będzie realizował zadania drogowe, to jak będzie wyglądał wzrost zadłużenia? O ile zadłużenie wzrośnie i w związku z tym też koszt jego obsługi przy takiej projekcji? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo, czy jeszcze ktoś? Proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Proszę o podanie kwot obsługi długu KFD za 2011/2012 r. Jakie to są kwoty całkowite? Rzecz dotyczy spłaty odsetek, ale także i kwot wydanych m.in. na spłatę Europejskiego Banku Inwestycyjnego. Jakiej wysokości są to kwoty?

A tak na marginesie, pozwolę sobie na chwilę refleksji w związku z wypowiedzią pana przewodniczącego Żmijana. Panie przewodniczący, pan powiedział o stracie czasu. Myślę, że jeżeli Komisja sprawiła się bardzo niezwyczajnie i w przeciągu trzech minut odbyło się pierwsze czytanie i zamknięta została dyskusja, to Komisja zaoszczędziła tak dużo czasu, że teraz możemy go spokojnie wykorzystać na zadawanie pytań i dyskusję przy rozpatrywaniu poszczególnych punktów projektu ustawy. Myślę, że nie będziemy zamieniali Sejmu na Sejm niemy, jeszcze póki co nie czas.

Tak jak mówię, zwracam się z pytaniem do pana ministra – jaki był koszt obsługi KFD w 2011/2012 r.?

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję, zanim do zmiany drugiej, to jedno zdanie. Otóż, panie przewodniczący, moja wypowiedź nie miała na celu, w każdym razie w żadnym calu takiej intencji nie wyraziłem w słowach, ani nie miałem intencji ograniczania dyskusji. Prosiłem tylko, żeby pytania dotyczyły poszczególnych zmian, aby po prostu były związane merytorycznie z poszczególnymi zmianami i nic więcej. Jestem za jak najszerszą dyskusją, bo ona może tylko przynosić pożytek.

Teraz druga część: niestety, kieruję pod panów adresem kilka zdań. Otóż my w tym gronie – na pewno panowie uczestniczyliście – w stosownym czasie podjęliśmy decyzję – w Komisji, a później na sali plenarnej Sejmu – zmiany filozofii finansowania zadań drogowych na sieci dróg krajowych. A mianowicie skierowaliśmy wszystkie środki finansowe, także z budżetu, do KFD ulokowanego w Banku Gospodarstwa Krajowego i w montażu ze środkami zewnętrznymi realizowane są zadania na sieci dróg krajowych. Pytania, które zostały już sformułowane, wiążą się ściśle z tym, jakie wpływy składają się na KFD. To są wszystkie wpływy, począwszy od opłaty paliwowej, akcyzy, ale są tam też gwarancje udzielane przez budżet państwa, również emitowane obligacje, papiery wartościowe. Obligacje drogowe – nawet taka nazwa jest używana. W związku z tym to są wszystkie środki, którymi zarządza BGK w porozumieniu z ministerstwem. Tak jest przygotowywany plan zadań na poszczególne lata i tak są realizowane zadania i nie ma tutaj drugiego dna.

Jeżeli przyjmiemy, że funkcjonowanie – bo teraz wrócę do zadawanych pytań o bieżące utrzymanie – systemu poboru opłat należy oczywiście do bieżącego utrzymania drogi, na której pobierane są opłaty, to w związku z tym chcemy ten system po prostu ujednolicić. Żeby nie było tak, że pewne uprawnienia wynikają z ustawy o transporcie lądowym, inne – z ustawy o drogach publicznych, a jeszcze inne – o autostradach płatnych i o Krajowym Funduszu Drogowym. Myślę, że to nie jest obca materia panom przewodniczącym, niemniej jednak pozwalam sobie prosić i zwrócić uwagę, że łatwiej nam będzie debatować, jeżeli po prostu spojrzymy na sprawy w ten sposób. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Powiem tylko tak – prowadzimy dyskusję na temat przepisów zawartych w projekcie nr 1248, a nie na temat komentarzy do wypowiedzi wygłoszonych przez poprzednika. Uprzedzam, jeżeli będzie tak, że będziemy komentować własne wypowiedzi, będę odbierał głos. Rozpatrujemy konkretne przepisy w projekcie i proszę się do tego odnosić, a nie do tego, co powiedział mój poprzednik. Proszę bardzo. Czy są jeszcze jakieś zgłoszenia? Czy są jeszcze zgłoszenia ze strony pań i panów posłów? Tak, proszę.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Jeszcze uzupełnię, bo w trakcie wypowiedzi zrozumiałem, że chyba się nie zrozumieliśmy. Otóż patrzę na uzasadnienie i ono brzmi następująco: „ Z uwagi na fakt, że obecnie, jak też w perspektywie kilku lat nie jest możliwe spłacenie z bieżących środków

dotychczas zaciągniętych pożyczek i kredytów, konieczne staje się wprowadzenie dodatkowej możliwości spłacania istniejącego zadłużenia". Jednocześnie wyjaśnia się, skrótem mówię, że „z tytułu zaciągniętych kredytów, pożyczek, wyemitowanych obligacji obejmuje spłatę tych kredytów wraz z kosztami ich obsługi oraz odsetkami", a więc tutaj zakładamy, że wpływy bieżące funduszu nie są w stanie pokryć nawet części zobowiązania, tak by wynikało. Nie tylko, że zaciągamy dług nie spłatę raty, ale dodatkowo jeszcze emitujemy obligacje, a więc kredytujemy się dodatkowo na wszystkie inne koszty obsługi, a więc wszystkie opłaty związane z uruchomieniem pieniędzy, jak i też kosztami obsługi oraz wszystkimi odsetkami. Tu jest pytanie, bo wynikałoby z tego, że wpływy są znaczne, więc skąd się bierze ta niemożliwość?

Powiedzmy, że przyjęlibyśmy, że będziemy rolowali raty kapitałowe, ale odsetki i wszystkie opłaty manipulacyjne związane z uruchomieniem pieniędzy fundusz będzie pokrywał na bieżąco. W ten sposób przynajmniej wzrost zadłużenia będzie związany ze wzrostem realizacji zadań. Natomiast w takiej sytuacji, jeżeli przyjmiemy, że rolujemy wszystko, to w tej chwili maksymalizujemy niezwykle dług i ten dług uniemożliwi w ogóle realizację jakichkolwiek zadań. Bieżące dochody funduszu nie umożliwiały dotychczas realizację zadań inwestycyjnych i z tego wniosek, że nakładanie coraz większych ciężarów na użytkowników dróg dalej nie będzie umożliwiało inwestycji. Czyli mimo kosztów, które społecznie wszyscy będziemy ponosili, realizacja zadań nadal będzie tylko z kredytu, bo wszystkie inne wpływy będzie pożerało rolowanie zadłużenia i płacenie odsetek od odsetek. Taka jest prawda, będziemy płacić odsetki od odsetek.

W ten sposób, mimo obramkowania dróg i systematycznego wzrostu opłat – nie mówiąc o tym, że dodatkowo jeszcze w ciągu pierwszych pięciu lat duże pieniądze spłacamy za inwestycje, które idą w miliardy złotych – to wszystko razem zaczyna tworzyć, tak to rozumiem, formę błędnego koło, samonapędzającej się formuły wydatkowania pieniędzy, z których nic nie przybywa. Tego się boję i stąd dogłębność w zadawaniu pytań. Czy skutkiem tego wszystkiego, że będziemy mieli obramkowane wszystkie drogi krajowe, że wszędzie będziemy mieli wprowadzone opłaty itd., będzie realizowanie inwestycji drogowych i spłacanie kredytów, czy też w pewnym momencie zajmiemy się tylko spłatą kredytów? Co wtedy będzie ze stanem dróg i jak one będą funkcjonowały?

Taki przestrach wywołuje właśnie ta ustawa, bo ona wskazuje na to, że za kilka najbliższych lat stan zadłużenia będzie wynosił 100 mld zł. Właściwie, biorąc pod uwagę koszty jego obsługi, to cała pętla zadłużenia spowoduje, że będziemy w straszliwym pacie jako kraj. To przeraża, panie ministrze, i z wypowiedzi nie wynika nic, co by nas przed tym chroniło. Zawsze zaciągamy długi po to, żeby mieć z tego dodatkowe efekty wcześniej czy później. Zaciągaliśmy kredyty po to, żeby mieć dobre drogi i opłaty za te drogi, które pozwolą spłacić kredyty i budować nowe drogi. Tymczasem wchodzimy w sytuację, że nie będziemy w stanie budować nowych dróg i nie będziemy prawie w stanie wydolnie spłacić wszystkich kredytów. To jest najbardziej przerażające w tym wszystkim i z tego tytułu proszę o jasne przedstawienie sprawy.

Jeżeli my sobie to zapętlamy w ten sposób, że w tym roku fundusz nie będzie w stanie spłacić bieżących zobowiązań, czyli rat na ten rok, to nikt takiej projekcji kredytu nie robi. Każdy robi taką projekcję, że kredyt wynosi w tym momencie 41 mld zł i pytanie – czy on będzie wzrastał czy będzie się zmniejszał? Jeżeli będzie się zmniejszał, to czy także równoznacznie ze zmniejszaniem kredytu będą zmniejszały się inwestycje drogowe, bo my tego nie oczekujemy. Wzrost opłat, systematyczny wzrost kosztów, które są ponoszone i będą ponoszone, jeśli chodzi o świadczenia społeczne na drogi nie może powodować, że będzie nam rósł dług i jednocześnie dróg nie będzie przybywało, więc konieczna jest taka projekcja. Mamy w tej chwili ponad 40 mld zł zadłużenia, jak pani dyrektor była uprzejma stwierdzić. Teraz, jeżeli spłacamy, to powiedzmy, za ile będziemy budowali drogi w 2014-2018 r. – jakie kwoty będą przeznaczone na budowę dróg, jakie na obsługę zadłużenia, na jego rolowanie i jaki będzie stan kredytu na koniec tego roku? Czy tego kredytu będzie ubywało, czy będzie przybywało? Do pewnego czasu możemy sobie mącić w głowach, ale musimy w pewnym momencie szczerze postawić sprawę, że niestety jest taki stan i takie mamy możliwości. Z z podtekstu tego wszystkiego

wynika, że w pewnym momencie opłaty drogowe muszą niezwykle wzrosnąć. Jaka jest prognoza wzrostu opłat, żeby to wszystko pokryć? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję. W połowie 2009 r. poprzednik obecnego tutaj pana ministra Jarmuziewicza, po dymisji wiceministra Rapciaka, wiceminister Radosław Stępień, na posiedzeniach Komisji Infrastruktury, w czasie debaty nad ustawową propozycją określenia nowego sposobu finansowania inwestycji drogowych w sposób bardzo arogancki, a nie przystający wręcz do normalnego procedowania w Sejmie – podobnie jak dzisiaj w sposób wyluzowany pan minister Jarmuziewicz – traktował przyszłość, o którą pytaliśmy w czasie ówczesnej debaty. Pytaliśmy o projekcję finansową KFD na lata następne, ta projekcja nie była nam podana. Mówiono tylko i wyłącznie o tym, że to jest bardzo dobry sposób, bardzo dobry projekt i w końcu to ten rząd na 2009 r. będzie borykał się ze spłatą długów KFD.

Dzisiaj oto mamy taką sytuację, że zorientowaliście się państwo, iż brak płynności doprowadzi do zapaści finansowania inwestycji drogowych w naszym kraju w najbliższych latach. Więc niech to nie będzie tak, że dzisiaj mówimy o wszystkich tych, którzy brali udział w debacie sejmowej, nie tylko posłach, ale także i środowisku, przedstawicielach strony społecznej, bo przecież pamiętam wówczas oni także protestowali przeciw systemowi wprowadzanemu w 2009 r. Tak dla higieny pamięci historycznej, tutaj szczególnie zwracam się do pana wiceprzewodniczącego Żmijana.

Natomiast jedno jest pewne, tak jak wówczas, tak dzisiaj staracie się państwo zakryć prawdziwy powód tego, że oto rozmawiamy o takim, a nie innym charakterze zmian proponowanych przez stronę rządową. Uzupełniam poprzednie pytanie, bo uznaję, że ono cały czas jest aktualne i dotyczy kosztów obsługi KFD w kolejnych latach. Dlaczego rząd, dlaczego minister finansów nie zdecydował o wykupie? Panie ministrze, tutaj kieruję pytanie do pana – dlaczego obarczacie Sejm odpowiedzialnością rolowania długów i minowania, wręcz podkładania bomby na lata 2018-2020 pod budżet państwa? Dlaczego dzisiaj minister finansów i premier tego rządu nie podejmują decyzji o wykupie długu, chociażby ze środków pochodzących z prywatyzacji? Dlaczego nie chcecie wykupić tego długu?

Poszerzam zakres pytania, proszę o prognozy całkowitych kosztów obsługi długów KFD w latach 2013-2022. Mam już dzisiaj świadomość, że państwa rząd, tzn. osoby, które dzisiaj fizycznie się tym zajmują, na pewno nie będą się tym problemem zajmowały w 2018 i 2020 r. Być może będą budowali drogi, ale w innym charakterze, czego też wszystkim nie życzę. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Trzeba więcej wiary. Jeszcze pani poseł Paluch, proszę.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Dziękuję bardzo. Już nie chcę powtarzać głosów moich przedmówców, ale jedno krótkie pytanie. Odnosząc się do uzasadnienia projektu ustawy na s. 3 w akapicie na górze strony, pozwolę sobie zacytować jeden fragment: „Należy mieć także na uwadze, że sygnatariuszem planu finansowego jest minister finansów, który ma bezpośredni wpływ na strategię planowania zadłużenia, w związku z powyższym niebezpieczeństwo nadmiernego zadłużenia KFD jest niemożliwe”. Nie wiem, gdyby to były zeszyty szkolne, to byśmy to w kategorii humoru zeszytów szkolnych chyba musieli rozpatrywać. Jak można serio i poważnie napisać w uzasadnieniu ustawy taki *passus*? Otóż, cała dotychczasowa działalność ministra Rostowskiego mówi jasno, że właśnie nadmierne zadłużenie jest prawdopodobne. Dotychczasowe jego osiągnięcia w tej materii, które krytykują już nawet urzędnicy Unii Europejskiej, wszystkie jego obiecanki o zmniejszeniu zadłużenia finansów publicznych wróżą jak najgorzej sytuacji, w jakiej się będzie znajdował KFD.

Stąd, panie przewodniczący, panie ministrze, domagamy się i to jest oczywista kwestia, jasnej prognozy finansowej wydatków funduszu, wpływów do funduszu i wydatków. Ile na inwestycje, ile na obsługę długu, jak te proporcje będą wyglądały i to jest

podstawowa informacja, którą przy rozpatrywaniu tej ustawy powinniśmy otrzymać jako posłowie. Wijecie się po prostu – nie chcę już tego nazywać obrazowo – żeby nie podawać konkretów finansowych, uprawiamy taką polkę w Komisji od czterech lat. Już raz wychodziliśmy z posiedzenia w proteście przeciwko nieprzedstawieniu nam planów KFD. To jest podstawowy wolumen naszej pracy jako posłów Komisji Infrastruktury i waszym obowiązkiem, panie ministrze, jest nam to dostarczyć. Pańskim obowiązkiem, panie przewodniczący, dbając o powagę Komisji jest zapewnić, żeby Komisja i posłowie byli traktowani w sposób poważny, żebyśmy nie byli zbywani takimi głupawymi – przepraszam za wyrażenie, ale inaczej tego zdania, które zacytowałam, nie można określić – wymówkami, o jakich tutaj była mowa. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Obowiązkiem posła, pani poseł, jest przychodzić punktualnie na posiedzenie Komisji. Bo gdyby pani… Proszę mi nie przerywać.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Panie przewodniczący, ośmielę się zauważyć, że jechałam Polskimi Kolejami Państwowymi.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Gdyby pani przyszła punktualnie…

Poseł Anna Paluch (PiS):

I niestety pociąg, zamiast przyjechać o godz. 15.50 przyjechał o godz. 16.15. Jak każdy przedstawiciel polskiego społeczeństwa, korzystam z publicznych środków komunikacji i proszę, że tak powiem, pretensje zgłaszać do tych, którzy odpowiadają za polską kolej, czyli do pańskich kolegów. Pociąg spóźnił się 25 minut. Inaczej byłabym tutaj od godz. 16.00. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Gdyby pani poważnie traktowała posiedzenia Sejmu, to przyjechałaby pani dzień wcześniej. Taka jest prawda, tu pracujemy i zarabiamy pieniądze. Proszę.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo krótko, dwie kwestie. Otóż, pozwalam sobie zwrócić uwagę Wysokiej Komisji, że projekcja długoterminowa KFD jest zamieszczona w załączniku, polecam analizie. To, po pierwsze.

Po drugie, jeżeli rzeczywiście i słusznie troszczymy się wszyscy o przyszłość KFD, o środki finansowe tam ulokowane i realizację zadań z tego funduszu, to przypomnę, a w materiale zawarte jest jednoznaczne stwierdzenie, że sygnatariuszem – uchwaliliśmy tę ustawę – planu finansowego KFD jest także minister finansów, obok ministra infrastruktury i KFD. Chciałbym żebyście państwo przyjęli do wiadomości i nie używali tutaj obraźliwych po prostu słów. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Rozumiem, że ze strony pań i panów nie ma już zgłoszeń? Proszę.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Myślę, że może czasami ponoszą nas emocje, ale nie ma tutaj złych intencji, jak pan przewodniczący próbuje sugerować – mam na myśli pana przewodniczącego Żmijana. W każdym bądź razie nie mamy, ja nie mam złych intencji, jeżeli chodzi o to, o co pytamy. Jeżeli spojrzymy, to właśnie ta tabela niepokoi, dlaczego ona w taki sposób została przygotowana. Może doprecyzuję – z tej tabeli wynika, mamy w ustawie, że środki z UE wchodzą…

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Ale pozwoli pan, że przerwę, bo powtarza pan te argumenty – w poprzednim wystąpieniu siedmiokrotnie, liczyłem, więc dajmy szanse odpowiedzieć ministrowi i wtedy pan stwierdzi czy to jest to, o co panu chodziło.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dobrze, dodam tylko jedno zdanie.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Powtarzanie tego ósmy raz naprawdę…

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Nie, o tym nie mówiłem. Środki z UE, ich refundacje itd. wchodzą do KFD. Widać wyraźnie, że stare zwroty za realizację zadań z lat 2009-2013 będą jeszcze wchodziły, nowe nie są są już przewidziane, a więc nie realizujemy dróg ze środków UE. Do 2026 r. nie mamy takiej prognozy. Dalej mówimy, że wydatki na realizację programu to 0,0, a więc nie realizujemy budowy dróg z KFD. Mamy tego typu przyjęte założenia budżetowe, że z budżetu może być finansowane jedynie bieżące funkcjonowanie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad i utrzymanie dróg. Stąd jest cały czas pytanie, na ile z KFD, bo tutaj tego nie widać i jak w ogóle będzie z finansowaniem budowy dróg? Gdzie to finansowanie w tym momencie ginie?

Pytanie o to, co się dzieje z KFD i jakie będzie jego zadłużenie w 2018, 2020 czy 2026 r. jest też niezwykle istotne. Jeżeliby się rzetelnie do tego podeszło, to nam taka prognoza powinna być podana. Pytanie, dlaczego tego nie podajemy, dlaczego tak gmatwamy tabelkami, że właściwie nie można z nich nic wyczytać, jeśli chodzi o to, co GDDKiA będzie mogła robić i czy będzie coś robiła? Czy siedzący na sali wykonawcy będą mogli startować do jakichkolwiek przetargów z tego tytułu, że bardzo duże i coraz większe pieniądze wpływają ze wszystkich opłat z przeznaczeniem na budowę dróg krajowych i autostrad? Czy ta budowa będzie realizowana? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Na pytanie, które kilkakrotnie zadawał pan poseł Tchórzewski: panie pośle, budżet 2013-2020 nie jest jeszcze zatwierdzony przez Parlament Europejski. W związku z tym te zera i niewyjaśnione linijki, gdzie pan twierdzi, że nie będą realizowane inwestycje, nie są jeszcze wpisane, bo nie rozdysponowaliśmy perspektywy 2013-2020. Jeżeli chodzi o najbliższe lata 2014-2016, to na naszej stronie już wisi załącznik nr 5 wart 32 mld i doraźnie zdefiniowaliśmy zadania, żebyśmy nie mieli dziury i nie czekali na podział środków unijnych i dopiero wtedy rozpisywali przetargi. Tylko te 32 mld i projekty z załącznika nr 5 już wjeżdżają i lada chwila będą się nadawały do przetargów.

W 2009 r., kiedy powstawał KFD w obecnym kształcie, już wtedy zakładaliśmy, że głównym źródłem wpływu po latach będą wpływy z opłat za drogi. Doraźne działania dla ratowania funduszu, czyli emisja papierów wartościowych, zaciąganie rozmaitych pożyczek wynikają z tego, że wpływy z podstawowego źródła na które oczekujemy, czyli z poboru opłat są niewielkie. Nie podzielam pańskich obaw, że chcąc to zbilansować będziemy musieli podnieść cenę, tylko będziemy musieli zwiększyć sieć, co się regularnie dzieje. Dokładamy co parę miesięcy po kilkaset kilometrów do sieci dróg płatnych i to powoduje wzrost wpływu środków z tego tytułu. Gdybyśmy – tak jak pan powiada – nie budowali, to proszę zobaczyć, bo odnoszę wrażenie, że niektórzy z państwa chyba nie przeczytali tej tabeli. Nie żebym się czepiał, ale może pomogę w wyjaśnieniu. Proszę zauważyć, że przy obecnym stanie rozpoczętych inwestycji wpływy na koniec 2026 r. starczyłyby, to są 33 mld zł. W tej chwili taka jest prognoza na 2026 r. Do tego po drodze będziemy jeszcze budowali, czyli ten najtrudniejszy okres musimy przeżyć. Z własnych środków nie damy rady, więc w obecnym stanie inwestycji drogowych w Polsce jesteśmy skazani na to, żeby się wspierać pieniądzem komercyjnym, nie tylko tym, który sami nazbieramy na drogach. Chyba, że się decydujemy na takie spowolnienie inwestycji, jakie miało miejsce przed rokiem…

Głos z sali:

Którym?

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Przed 2005 r., bo, z całym szacunkiem, państwo rozpoczęliście starania o to, żeby proces inwestycyjny ruszył. Co prawda, nie ruszył, ale rozpoczęły się starania.

Nie podzielam pańskiej obawy, panie pośle Krzysztofie, pozwolę sobie zwracać się do pana w ten sposób, że KFD bierze na siebie utrzymanie. Z tych materiałów to nie wynika, natomiast chyba gdzieś tutaj pomylono pojęcia, dlatego że utrzymanie systemu poboru opłat nie jest w utrzymaniu *sensu stricte*, które dostajemy z budżetu. KFD sam to robi, w związku z tym ta pozycja kosztów nie istnieje wydzielona w budżecie państwa. Utrzymanie dróg tak, w rozumieniu: zima, jakość itd., natomiast utrzymanie systemu poboru opłat siedzi w systemie poboru opłat, że tak powiem.

Jeszcze raz wracam do tego, mimo, że przedstawiliśmy państwu tabelkę, z której odnoszę wrażenie, że można było wszystko odczytać. Przed drugim czytaniem projektu postaramy się państwu przesłać materiały, z których wynikałoby to wprost, bo tych pytań były dziesiątki. Postaramy się przysłać uporządkowaną informację, która by odpowiadała wprost, a nie w tak stabelaryzowanej formie, jaką podaliśmy do tej pory. Jeżeli pani dyrektor chciałaby coś dodać? Pani dyrektor nie chce nic dodać.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękujemy bardzo. Myślę, że tego też oczekuje Komisja i dziękuję za deklarację pana ministra. Myślę, że państwo też to akceptujecie. Szczegółowy materiał na pewno nam się przyda przed drugim czytaniem. Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia zmiany drugiej art. 1? Nie ma sprzeciwu.

Zmiana druga została przyjęta.

Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia całego art. 1? Przepraszam, zmiana trzecia. Za szybko idę, przepraszam bardzo. Zmiana trzecia, proszę bardzo. Rozumiem, że nie ma zgłoszeń, nie ma uwag i nie ma sprzeciwu, za co dziękuję Komisji.

Zmiana trzecia została przyjęta.

Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia całego art. 1? Również nie ma sprzeciwu.

Art. 1 został przyjęty.

Art. 2, proszę bardzo. Nie ma zgłoszeń, nie ma sprzeciwu.

Art. 2 zostaje przyjęty.

Art. 3, proszę bardzo. Również bez zgłoszeń i sprzeciwu zostaje przyjęty.

Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia całego sprawozdania? Jest sprzeciw.

Kto jest za przyjęciem całego sprawozdania zawartego w druku nr 1248 i omawianego na dzisiejszym posiedzeniu? (14) Dziękuję bardzo. Kto jest przeciw? (10) Dziękuję bardzo. Kto się wstrzymał (0)

Sprawozdanie zostało przyjęte.

Proponuję, aby posłem sprawozdawcą został pan poseł Andrzej Czerwiński. Tak. Nie ma sprzeciwu? Nie ma sprzeciwu.

Pan poseł Czerwiński został posłem sprawozdawcą.

Poprosimy o opinię MSZ do dnia 15 maja br. Na tym zamknęliśmy punkt pierwszy dzisiejszego posiedzenia.

Przechodzimy do punktu drugiego, czyli rozpatrzenie dezyderatu w sprawie kryteriów wyboru odcinków dróg ekspresowych przeznaczonych do realizacji w latach 2014-2020. Dezyderat został przygotowany przez zespół. W związku z tym, że dotyczy on przede wszystkim drogi S11, krótko poproszę pana przewodniczącego Rackiego. Zgadzacie się państwo?

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Kilka słów wyjaśnienia, bo mam nadzieję, że państwo członkowie Komisji otrzymaliście tekst dezyderatu. Chcę przypomnieć, że Komisja powołała zespół w składzie trzyosobowym: pan poseł Jerzy Szmit, pan poseł Józef Racki i moja osoba – Stanisław Żmijan. Zespół zbierał się dwukrotnie, dyskutowaliśmy i chcę powiedzieć, że dzisiaj z posłem Rackim, ale także z uwzględnieniem uwag niektórych z państwa posłów, które zostały wniesione w czasie prac nad kształtem dezyderatu, opracowaliśmy brzmienie projektu.

Chcę poinformować, że mimo wszystko pan poseł Szmit przedłożył dzisiaj – mam nadzieję, że państwo też go otrzymaliście – projekt odrębnego tekstu dezyderatu. Rozumiem, że jest to alternatywne przedłożenie. Informuję i uprzejmie przedkładam w imieniu posła Józefa Rackiego i swoim tekst dezyderatu w przygotowanym kształcie. One nie

są nieponumerowane, mam nadzieję, że państwo się zorientujecie. Ten projekt jest podpisany przez przewodniczącego Zbigniewa Rynasiewicza. Jest też drugi projekt, który również otrzymałem przed posiedzeniem, bez podpisu, ale ma datę 7 maja 2013 r., i jest to projekt przygotowany przez posła Jerzego Szmita. Wobec powyższego poczuwam się w obowiązku przedłożyć obydwa i proszę Komisję o zajęcie stanowiska. Dziękuję, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):
Można by tak krótko powiedzieć, czym one się różnią?

Poseł Stanisław Żmijan (PO):
Różnią się znacząco, trzeba by powiedzieć – zupełnie. W związku z tym proponuję rozpatrzeć obydwa.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):
Proszę, panie przewodniczący.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):
Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, kilka słów na ten temat. Otóż, zlecone zostało grupie posłów opracowanie dezyderatu, którego kanwą było posiedzenie Komisji dotyczące budowy drogi S11. Były tam liczne wystąpienia przedstawicieli samorządów, którzy pytali, dlaczego akurat taki czy inny odcinek, przede wszystkim drogi S11, bo było to tej drodze poświęcone, nie był budowany. We wnioskach pan przewodniczący Rynasiewicz stwierdził, że być może wymaga to opracowania dokumentu, który będzie podchodził nie tylko do tej konkretnej drogi, ale generalnie do kryteriów, jakimi kieruje się GDDKiA, jeżeli chodzi o decyzje, który odcinek jakiej drogi będzie w jakiej kolejności realizowany, bo to jest *clou* problemu.

W czasie spotkań naszej trzyosobowej grupy okazało się jednak, że rzeczywiście są dwie różne wizje kształtu dezyderatu. Jedna wizja, która została przedstawiona przez pana posła Stanisława Żmijana, w największym skrócie polega na tym, że Komisja zaproponuje pewne kryteria, które powinny być stosowane przy wyborze harmonogramu takich czy innych odcinków dróg i decydowania, które drogi mają być wykonane. I druga koncepcja, której ja jestem zwolennikiem, mianowicie taka, że w pierwszej kolejności powinniśmy zapytać ministerstwo o to, jakimi kieruje się kryteriami, abyśmy je poznali, bo dzisiaj tak naprawdę nie znamy tych kryteriów.

Są dwa kluczowe dokumenty, które mówią o tym, w jakiej kolejności i jaka jest strategia budowy dróg. Natomiast kryteriów, podkreślam, które mówią, że np. w pierwszej kolejności droga S11, czy S7, czy S16, tych kryteriów po prostu nie poznaliśmy i z tych dwóch oficjalnych dokumentów kryteriów nie wyczytamy. Można jedynie wyczytać kryteria, które dotyczą budowy obwodnic, ale one też nie są w żaden sposób skwantyfikowane, tzn. wypisane jest ciurkiem kilka kryteriów i nie wiadomo, które z nich jest ważniejsze, które mniej ważne, czy jedno kryterium to jest powiedźmy 30%, czy 15%, czy 7% decyzji.

Drugi ważny problem, którego nie można wyczytać z oficjalnych dokumentów, to mianowicie to, że jeżeli już zostaną ustalone kryteria, to jak do tych kryteriów się odnosimy. Np. kryterium, że przygotowana jest dokumentacja na wykonanie danego odcinka drogi. Teraz pytanie, czy to oznacza, że dokumentacja ma być wykonana w 100% i wówczas powiedźmy przyznajemy 1 punkt, czy w 80% i wtedy przyznajemy 0, a może przyznajemy 0,8 punkta. Wiem, że to są skomplikowane, już takie inżynierskie kryteria. Jednak wydaję mi się, że żebyśmy rzeczywiście doszli do diagnozy, dlaczego podejmowane są decyzje takie czy inne, to najpierw musimy poznać kryteria, na których ministerstwo je podejmuje.

W tym kierunku idzie projekt drugiego dezyderatu, czyli nie proponujemy swoich kryteriów, bo jest to też, tak naprawdę, zadanie rządu i instytucji, które za to odpowiadają. Tylko chcemy podyskutować o kryteriach, które dzisiaj są stosowane, ocenić ewentualnie te kryteria i zapytać, czy ministerstwo przewiduje ich rewizję. Co jeszcze ważne, czy rzeczywiście jest tak, że jeżeli zostały przyjęte kryteria, to czy one do końca są konsekwentnie stosowane? Czy np. po ich rozpatrzeniu w określonej procedurze podejmowane

są decyzje, a na końcu jest decyzja polityczna ministra, który mówi: – Nie, nie ta droga, tamta droga.

Myślę, że to jest rzeczywiście bardzo istotna różnica między dwoma projektami dezyderatów. Podkreślam – pierwszy, który mówi o tym, że przedstawiamy swoje kryteria, i drugi, w którym pytamy najpierw ministerstwo, jakimi kryteriami się kieruje, chcemy je poznać i ewentualnie na temat tych kryteriów podyskutować. Dziękuję bardzo.

Poseł Józef Racki (PSL):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, to nie jest tak, że kryteria czy dezyderat odnosi się tylko do jednej drogi. Kryteria, które zostały opisane w projekcie dezyderatu odnoszą się do wszystkich dróg w całym kraju. Natomiast wynikają z tego, że zaprosiliśmy na posiedzenie Komisji akurat stowarzyszenie drogi S11. Stąd może znalazło się zdanie, że przyczynkiem było to, że stowarzyszenie poruszyło element niedosytu wiedzy, bo strona rządowa wybiera drogi według nieznanych kryteriów. To, co mówi poseł Szmit, myśmy akurat na posiedzeniu zespołu poznali, bo przedłożył nam swoją koncepcję dochodzenia – najpierw zwrócić się do pana ministra, on się zwróci do GDDKiA, ona przyśle nam materiały, a potem się zbierzemy i będziemy nad tym debatować.

Kryteria, które zaproponowaliśmy wspólnie z kolegą Żmijanem, odnoszą się akurat do wszystkich dróg i myślimy, że jeżeli zostaną one przyjęte przez Wysoką Komisję, to adresat tych kryteriów przyjmie określone wagi po to, aby jednolicie dla wszystkich stosować pewne rozstrzygnięcia. Tak jak to robimy w metodzie przetargowej, ustalamy pewne wagi do kryteriów, potem sumujemy i otrzymujemy wynik. Nie można powiedzieć, że kryteria, które myśmy wymyślili, są wzięte z powietrza. To są rzeczy mierzalne, zawarte są w średnio-dobowych ruchach, których pomiary są wykonywane. Obecny poziom swobody ruchu to są właśnie te korki na drogach, o których się ciągle się mówi. Praca przewozowa na drogach to jest natężenie, wskaźniki bezpieczeństwa ruchu drogowego – to są kryteria, które są znane fachowcom opracowującym plany budżetowe. Tak że wnoszę, panie przewodniczący, o przyjęcie tego dezyderatu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Rozumiem, że dezyderatu, który przygotował zespół, tak?

Poseł Józef Racki (PSL):

Tak.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

To może w takim razie będziemy w taki sposób procedować, że będziemy głosować treść dezyderatu, który został przyjęty przez zespół. Powiem tak, że od tych kryteriów… Proszę?

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Panie przewodniczący, otóż oba dezyderaty zawierają słuszne wnioski, tak to można by określić. Zapytanie GDDKiA i resortu o to, jakie dotychczas obowiązywały kryteria i dlaczego jedne odcinki dróg były wybierane do realizacji, a inne nie i w ogóle jak to się odbywało i czym kierowała się dyrekcja czy resort, jeżeli zalecał coś dyrekcji, jest niezwykle ważne i powinniśmy taką odpowiedź uzyskać. W pewnym sensie, panie przewodniczący, moglibyśmy uznać, że w alternatywnym projekcie dezyderatu zawarte są pytania, które Komisja zadaje ministerstwu i dyrekcji, jeśli chodzi o przyjęcie i ocenę tego, co się dotychczas działo. W dezyderacie przygotowanym i przyjętym przez zespół proponuje się kryteria, które powinny być brane pod uwagę. Pytania, które się pojawiły w alternatywnym dezyderacie o to, jakie dotychczas były kryteria i czym resort i GDDKiA się kierowały wybierając te, a nie inne inwestycje do realizacji, z punktu widzenia interesu państwa są pytaniami także zasadnymi.

W moim przekonaniu, nie powinniśmy jednego czy drugiego odrzucać, tylko postawić te pytania, które są w alternatywnym dezyderacie, bo one w niczym nie są sprzeczne w stosunku do propozycji, które są zaprezentowane w przyjętym dezyderacie. Byłbym zdania, panie przewodniczący, że poza dezyderatem i długofalowym sposobem pracy, który powinien być przyjęty na podstawie wniosków z S11, powinniśmy także uzyskać odpowiedzi na pytania postawione w alternatywnym drugim dezyderacie.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Szczerze powiem tak: powołaliśmy zespół trzyosobowy do opracowania dezyderatu. Teraz pierwsze pytanie do tego zespołu jest takie – czy treść dezyderatu, który państwo przyjęliście i który tutaj przedstawialiście jako urobek zespołu, uzyskała akceptację całej trójki posłów, którzy nad tym pracowali? Bo jeżeli nie uzyskała, a została przedstawiona, to nie odrobiliście państwo zadania i nie przyjmujemy tego, tylko zwracamy wam, żebyście go po prostu opracowali. Spokojnie. Nie można robić tak, że państwo przynosicie nam dwa dezyderaty, bo w tym momencie stawiacie nas w sytuacji bez wyjścia. Gdyby był taki wniosek: – uzyskaliśmy konsensus do tej treści, ale jest propozycja z takim wnioskiem, że chcemy jeszcze popracować nad dezyderatem, który opisuje wszystkie kryteria, o których mówił pan poseł Szmit – to byłoby wszystko w porządku. My chcieliśmy dezyderatu, który odnosił się i do kryteriów i do sprawy S11, a w tym momencie mamy w zasadzie kociokwik. Propozycja, żeby przyjąć dwa dezyderaty też jest bez sensu, bo w zasadzie to pokazuje, że nie tak powinniśmy pracować. Uważam, że nie przyjmujemy żadnego z tych dezyderatów i zwracamy do zespołu. Niech zespół przedstawi nam jeden dezyderat i nie będziemy się męczyć później z tym w Komisji. Proszę.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, Komisja postawi nas naprawdę w bardzo trudnej sytuacji, bo chcę zdecydowanie stwierdzić, że projekt dezyderatu, który został przygotowany i sygnowany przez posła Józefa Rackiego i przeze mnie, w moim przekonaniu, realizuje zadanie, które zostało nam zlecone. Pan poseł Szmit, członek tego zespołu, po prostu wyraził swoją wizję i przedstawił kształt swojego projektu.

Chcę powiedzieć, i to jest ta niezręczność, że dezyderat skierowany byłby, tak naprawdę, do rządu Prawa i Sprawiedliwości, jeśli chodzi o pytanie, jakimi kryteriami kierował się rząd realizując dotychczasowe zadania z krajowego programu dróg krajowych. Chcę z całą odpowiedzialnością stwierdzić, że rząd koalicyjny PO-PSL przyjął program Prawa i Sprawiedliwości w całości. To wy przyjęliście kształt programu budowy dróg krajowych w oparciu o kryteria – jakie? To pytanie powinniście państwo skierować do swoich kolegów, którzy są w Sejmie.

W związku z tym, panie przewodniczący, ponieważ znaczna część posłów wnosiła uwagi do projektu, który przygotowaliśmy z posłem Józefem Rackim, wnoszę o przegłosowanie obydwu, żeby zupełnie nie pomijać pracy wykonanej przez posła Szmita. Proszę rozpatrzyć obydwa dezyderaty. Taka była moja intencja, taki był mój wniosek. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Dobrze.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Ja się cierpliwie zgłaszam od pięciu minut, a pan przewodniczący nie udziela mi głosu.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Jeszcze dłużej zgłasza się poseł Wojtkiewicz. Jak on ustąpi to proszę bardzo. Proszę bardzo, pani poseł.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Nie chcę recenzować, ale naprawdę pan poseł Żmijan ma talent do rozpalania emocji politycznych. Panie pośle, z całym szacunkiem, ale przypomnę jeden koronny dowód – wasz rząd zmienił przecież program budowy dróg krajowych. Droga, o którą zabiegam od kilku lat i pisałam do ministra, czyli odcinek Zakopianki Lubień-Rabka został przez was wywalony z programu na przełomie lat 2010/2011, więc proszę nie opowiadać i nie wprowadzać posłów w błąd. Ale, panie przewodniczący, rozumiem, że mogę dokończyć swoją wypowiedź. Otóż, zadałam kłam tym prostym przykładem pańskiej wypowiedzi, więc już tego wątku nie będę kontynuowała.

Uważam, że pytanie o kryteria jest jak najbardziej zasadne. Z całym szacunkiem przyjmuję postulat pana przewodniczącego Rynasiewicza, żeby rzeczywiście zwrócić jeszcze projekty do zespołu. Chyba szybciej wam we trójkę pójdzie kompilowanie tych dwóch tekstów niż nam tutaj w całej Komisji; to, po pierwsze. W całości popieram wniosek, w końcu mamy jeszcze kilka posiedzeń Komisji zaplanowanych na tym posiedzeniu

i nic nie stoi na przeszkodzie, żeby w ciągu jednego-dwóch dni to jeszcze doszlifować i przekazać przepracowany projekt Komisji.

Jeszcze, panie przewodniczący, chciałabym się odnieść do tekstu, który dostaliśmy. Rozumiem, że ktoś z członków Komisji składał wam uwagi, ale panowie z całym szacunkiem dla inżynierskiego przygotowania, nie podzielam poglądu pana posła Rackiego, że te wszystkie kryteria są mierzalne i że one wszystkie mają jednakową wagę czy wartość merytoryczną. Proszę państwa, rozumiem, że średniodobowy ruch, praca przewozowa drogi czy kwestie korków, że to jest jakoś mierzalne. Ale coś takiego jak poprawa dostępności transportowej po realizowaniu inwestycji drogowej, albo potencjalny wpływ budowy drogi ekspresowej na uruchomienie nowych obszarów inwestycyjnych generujących wzrost np. liczby nowozatrudnionych – *sorry*, ale tego pan, panie pośle Racki, na punkty nie przeliczy. Papier wszystko wytrzyma przy operowaniu takimi kryteriami. Kolejne, ostatnie kryterium, które państwo tutaj podajecie – z całym szacunkiem, ale „zwiększenie spójności terytorialnej kraju dzięki rozwiniętej sieci dróg”? Każda droga budowana w kraju zwiększa spójność terytorialną, jedna mniej lub bardziej, więc zapisanie kryterium w ten sposób po prostu nic nie wnosi. Zechciejcie łaskawie moje uwagi uwzględnić, bo uważam, że część kryteriów jest dobrych, ale część powinna zostać przepracowana. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo, proszę pan poseł Abramowicz.

Poseł Adam Abramowicz (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, chciałbym poinformować posła Żmijana, swojego kolegę z okręgu, o faktach, żeby nie pozostawał w błędzie. Jak pojedzie do swojego okręgu i zacznie mówić takie rzeczy, jak powiedział przed chwilą, to może go spotkać od elektoratu nieprzyjemny zgrzyt, ponieważ przez nasz okręg przebiega droga S19 oraz A2. Owszem, rząd Platformy Obywatelskiej przyjął do realizacji bardzo dobry program budowy dróg Prawa i Sprawiedliwości, tylko nigdy nie zaczął go realizować. Gdyby zaczął, to już dzisiaj jeździlibyśmy drogą S19 na całej prawie długości oraz A2 do Siedlec. W związku z tym takie są fakty i jak pan poseł Żmijan tego nie wie, to chciałem go o tym poinformować. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo, poseł Wojtkiewicz.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Panie pośle Żmijan, było już tak blisko. To, co tutaj proponował pan poseł Szmit, wystarczyło tylko dołożyć do tego. Akurat wyjątkowo zgadzam się z panem przewodniczącym, już było tak blisko i po co pan wzbudza takie namiętności niepotrzebne? Idźmy tą drogą, którą pan przewodniczący zaproponował, żeby razem to jeszcze raz przejrzeć i przepracować i naprawdę dojdziemy do konsensusu. Naprawdę, uwagi, które tutaj pan poseł Szmit zgłosił, są również słuszne. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Mam prośbę do wszystkich koleżanek i kolegów, oczywiście, ze wszystkich opcji politycznych, którzy tu zgłaszali określone wnioski. Jest jutrzejszy dzień, mamy kilka posiedzeń, ta nasza naprawdę bardzo merytoryczna trójka spotka się ze sobą i na jednym z posiedzeń po prostu przyjmiemy treść dezyderatu. Zgódźcie się na to i to będzie najprostszy sposób. Bo obrzucanie się, czy też podejmowanie decyzji, że odrzucamy któryś z tych dezyderatów, myślę, że nie jest akurat w tym przypadku dobrym rozwiązaniem. Jeden dzień nas nie zbawi, jak to się mówi. Jakby pan poseł Szmit powiedział, że się zgadza, to by było szybciej po prostu.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Tak, zgadzam się, żeby już do razu przejść do sedna. Natomiast, proszę państwa, musimy wiedzieć, o czym mówimy. Również w moim projekcie jest jasno napisane, odnosi się on do dwóch oficjalnych dokumentów rządowych, czyli Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku, która została przyjęta 22 stycznia 2013 r., więc trudno to zwalać na kogo

innego. Drugi dokument to Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011- 2015 i został podpisany w styczniu 2011 r. Tak że naprawdę trudno szukać innych autorów niż obecny rząd i dlatego szukałem tam kryteriów i tych kryteriów nie znalazłem, stąd zostało to przeze mnie opisane.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Jest akceptacja ze strony siedzących po mojej stronie pana przewodniczącego Rackiego i pana przewodniczącego Żmijana. Czy ktoś jeszcze zgłaszał tu określone wnioski? Dobrze, czyli będziemy oczekiwać na przedstawienie nam jednolitego dezyderatu w dniu jutrzejszym. Dziękuje bardzo, na tym zakończyliśmy debatę nad punktem drugim.

Przechodzimy do punktu trzeciego – pierwsze czytanie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (druk nr 1098) – uzasadnia pani poseł Krystyna Łybacka. Nie ma pani poseł, czy jest ktoś w zastępstwie pani poseł? Nie ma zastępstwa. Rozumiem, panie mecenasie, że musimy to zrobić na następnym posiedzeniu, tak? Jak to wygląda regulaminowo? Proszę mi tu pomóc, będzie najlepiej. Proszę panie mecenasie. Proszę o spokój naprawdę, jeszcze nie skończyliśmy. Proszę bliżej mikrofon, bo tu jest trochę harmider.

Legislator Michał Baranowski:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, zgodnie z regulaminem, to wnioskodawca powinien przedstawić uzasadnienie projektu i udzielić odpowiedzi na ewentualne pytania.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Rozumiem, że na innym posiedzeniu będziemy to rozpatrywać w związku z brakiem posła wnioskodawcy. Na tym zakończyliśmy punkt trzeci.

A teraz przechodzimy do punktu czwartego – pierwsze czytanie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych (druk nr 1219). Jest pan poseł Żaczek, proszę bardzo.

Poseł Jarosław Żaczek (SP):

Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo. Projekt ustawy ma na celu kolejną próbę rozwiązania problemu wynikającego z art. 10 ust. 5 ustawy o drogach publicznych, a więc przepisu, który zmienia kategorie dróg na drogi gminne w przypadkach zastąpienia ich w momencie budowania dróg ekspresowych, autostrad i obwodnic. Już same drogi są wielkim obciążeniem dla gmin i ich budżetu. Jednak projekt odnosi się do szczególnie drastycznego przypadku, który miał miejsce w momencie oddania do użytku pierwszego etapu obwodnicy Puław i nowego mostu na Wiśle w Puławach. Po jego oddaniu do użytku część drogi S12 wraz ze starym mostem na Wiśle od 2008 r. na mocy porozumienia jest w zarządzie dwóch gmin – gminy miasto Puławy i gminy wiejskiej Puławy. Potężne obciążenie finansowe, jak powiedziałem – to jest corocznie kilkaset tysięcy złotych na bieżące utrzymanie. Natomiast jest jeszcze kolejny problem, ponieważ most wymaga poważnego remontu i to są kwoty idące już w miliony złotych.

Nie będę wchodził w szczegóły, dlatego że na posiedzeniu Komisji jest pan Krzysztof Brzeziński, wójt gminy Puławy, i myślę, że również będzie chciał zabrać głos. Natomiast odniosę się już do konkretnych przepisów. Proponujemy rozszerzenie katalogu dróg krajowych o przepis, który dotyczy uzupełnienia o drogi w których ciągu znajdują się obiekty inżynieryjne typu mosty – podajemy tutaj konkretną długość tego obiektu. Dajemy poprzez dodanie ust. 1a możliwość zmiany kategorii na drogę wojewódzką, a poprzez złożenie autopoprawki do ustawy proponujemy nową treść art. 10 ust. 5, który otrzymuje brzmienie – odczytam go w całości: „Odcinek drogi zastąpiony nowo wybudowanym odcinkiem drogi z chwilą oddania go do użytkowania zostaje pozbawiony dotychczasowej kategorii i zaliczony do kategorii drogi gminnej, pod warunkiem wyrażenie uprzedniej zgody uchwałami rad wszystkich gmin, na terenie których znajduje się zastąpiony odcinek drogi, z zastrzeżeniem art. 5 ust. 1a", który odnosi się do zmiany kategorii na drogę wojewódzką. Są już trzy projekty dotyczące tego problemu, znajdują się one w podkomisji i myślę, że dobrze by było, gdyby projekt również został skierowany do podkomisji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Myślę, że mamy trochę problem, dlatego że trzy projekty są w podkomisji, która została powołana przez Komisję Infrastruktury i Komisję Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej. Powinniśmy skierować to na wspólne posiedzenie, ponieważ, jeżeli będziemy zajmować się projektem w tej formule, to popełnimy błąd. Mamy w tym tygodniu posiedzenie Komisji z Komisją samorządu i prosiłbym, żeby po prostu – oczywiście, oddamy głos panu wójtowi, bo będziemy szanować gości, tak jak panu Malusiemu – przepraszam, że wcześniej tego nie zrobiłem. Natomiast myślę, że powinniśmy podjąć taką decyzję, że na wspólnym posiedzeniu z Komisją samorządu przekażemy projekt do podkomisji, która już nad tym pracuje. Proszę, panie wójcie.

Wójt gminy Puławy Krzysztof Brzeziński:

Szanowny panie przewodniczący. Cieszę się również z obecności pana Żmijana, posła naszej pięknej ziemi lubelskiej. Drodzy państwo, pragnę zwrócić uwagę na nasze problemy, które są w zasadzie wyjątkowymi na skalę kraju. Zdajemy sobie sprawę, że trudno, aby ustawa działała wstecz, ale apelujemy do państwa posłów, aby pochylić się nad problemem gminy Puławy. Gminy specyficznej, która jest największą w powiecie puławskim powierzchniowo, a jeśli chodzi o liczbę mieszkańców drugą gminą po mieście. Proszę państwa, nie ukrywam, że od objęcia przeze mnie kadencji jako wójta w 2010 r. walczę z tym tematem i niestety spotykam się z głuchością zarówno pani wojewody, jak i marszałków i radnych sejmiku województwa lubelskiego. Pragnę dodać, szanowni państwo, że chodzi tutaj o remonty nakazane przez powiatowy nadzór budowlany w Puławach, których koszt wynosi ponad 13 mln zł. Jak to, szanowni państwo, się ma do rocznego budżetu gminy Puławy z 27 mln rocznie?

Proszę państwa, paradoks polega również na tym, że jest to most strategiczny łączący województwo lubelskie z mazowieckim, czyli dotyczy nie tylko gminy i miasta Puławy, ale także powiatu zwoleńskiego, bo częstotliwość ruchu pojazdów z województwa mazowieckiego jest również ogromna na tym moście. Absurd polega także na tym, że drogi dojazdowe do Janowca i Kozienic są drogami wojewódzkimi, natomiast dawny odcinek drogi krajowej, czyli głównej nr 12, został zdegradowany do drogi gminnej. Jest to sytuacja absurdalna. Most, jak wspominałem, jest również punktem strategicznym, szanowni państwo, spełniającym istotną rolę dla obronności kraju. Samorządy miasta i gminy Puławy zwracały uwagę na ten aspekt w pismach kierowanych do właściwych ministrów. Parametry techniczne drogi, czyli szerokość pasa drogowego i szerokość jezdni, są charakterystyczne dla drogi o kategorii co najmniej wojewódzkiej, a nie gminnej. Występuje bardzo duże natężenie ruchu drogowego, w związku z czym dla bezpieczeństwa umieszczono również na wniosek policji fotoradar przy ul. Radomskiej. Wysoki jest koszt bieżącego utrzymania drogi. Pragnę dodać, szanowni państwo, że samo odśnieżanie mostu i dziewięciokilometrowego odcinka dawnej „dwunastki" za 2012 r. kosztowało ponad 200 tys. zł tylko jedną gminę Puławy, bo jesteśmy obciążeni 58% współudziałem w użytkowaniu tejże drogi i mostu. Szanowni państwo, gmina Puławy ma ponad 100 km dróg dodatkowo, a utrzymanie dawnej „dwunastki" i mostu kosztuje nas znacznie więcej niż tych dróg.

Podsumowując, szanowni państwo, za zaliczeniem omawianego odcinka drogi jako drogi przynajmniej wojewódzkiej przemawiają zarówno jej parametry techniczne, usytuowanie w ciągu drogi obiektu mostowego o znaczeniu strategicznym oraz argumenty ekonomiczne gminy wiejskiej Puławy. Ze względu na ograniczone możliwości finansowe nie będzie nas stać na właściwe wywiązywanie się z obowiązku zarządcy drogi, w tym poniesienie ogromnych nakładów finansowych na remont obiektu mostowego, w związku z czym realne staje się zagrożenie zamknięcia starego mostu na Wiśle.

Zaliczenie drogi do kategorii dróg wojewódzkich jest możliwe w drodze stosownej uchwały sejmiku województwa w porozumieniu z ministrami właściwymi do spraw transportu oraz obrony narodowej. Pan Radosław Stępień – minister transportu, budownictwa i gospodarki morskiej – zadeklarował, że resort wyda w tym zakresie pozytywną opinię. Niestety, brak dobrej woli ze strony panów marszałków. Zmiana kategorii przedmiotowej drogi na wojewódzką pozwoliłaby samorządowi województwa na skorzysta-

nie z rezerwy subwencji ogólnej z budżetu państwa z przeznaczeniem na inwestycje na wojewódzkich drogach publicznych, zgodnie z przepisem art. 26 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego.

Szanowni państwo, biorąc pod uwagę również fakt, że jak już wspominałem, droga łączy województwo lubelskie z mazowieckim i prawie cała gmina Janowiec, gmina bardzo turystyczna, jak wszyscy wiemy, korzysta z tej przeprawy mostowej w 100%, bardzo państwa proszę o pochylenie się nad naszą prośbą. Myślę, że państwo mogą nam pomóc i doprowadzić do tego, aby tę drogę mogły przejąć inne jednostki terytorialne. Myślę, że najkorzystniejsze byłoby przekazanie w zarząd dróg wojewódzkich. Pragnę również nadmienić, iż jesteśmy jedyną gminą wiejską w Polsce, która odpowiedzialna jest za utrzymanie tak kosztownego i ogromnego obiektu strategicznego na rzece Wiśle. Państwo, myślę, że znają ten most, który do niedawna był jedyną przeprawą w tamtym miejscu. Od 2008 r., właśnie kiedy pojawił się nowy most i obwodnica, mamy z tym ogromny problem. Kuriozum, jak tu jeden z państwa posłów mówi – jest to kuriozum.

Szanowni państwo, tutaj prośba do pana posła Żmijana, którego częstokrotnie zapraszałem na nasze spotkania, bo były aż trzy konferencje mostowe – nie mamy niestety możliwości przebicia się w województwie. Jedyną szansą jesteście państwo. Z całego serca proszę o wsparcie i pomoc, a zaznaczam, że problem może być właśnie z tym, że ustawy muszą zadziałać wstecz, żeby rozwiązać kuriozalne położenie naszej wiejskiej gminy. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo.

Wójt gminy Puławy Krzysztof Brzeziński:

Pozwoliłem sobie przekazać państwu teczki, gdzie jest całe moje wystąpienie, które złożyłem na ręce marszałków, radnych województwa i powiatu puławskiego. Były również dodatkowe spotkania na forum, np. konwentu wójtów czy starostów. Niestety, jesteśmy dzisiaj tutaj, błagając państwa o pomoc. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Szanowni państwo, myślę, że jedyna możliwa procedura w tej sprawie jest taka, że na podpis przewodniczącego zostanie skierowane pismo do pani marszałek, żeby odbyło się wspólne posiedzenie Komisji Infrastruktury i Komisji samorządu, aby skierować projekt do powołanej już podkomisji, która zajmuje się tą tematyką. Tam są trzy projekty, będzie czwarty. Innego wyjścia nie ma. Tak proponuję spuentować tę część dyskusji i dziękuję również panu wójtowi za uzasadnienie przepisów zawartych w projekcie. Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny, natomiast, zgodnie z tym, co wcześniej ustaliliśmy, poproszę pana Malusiego o zabranie głosu. Proszę.

Prezes Zarządu Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa Wojciech Malusi:

Dziękuję serdecznie, panie przewodniczący, ale zabranie głosu przeze mnie o tej porze to jest musztarda po obiedzie – za przeproszeniem – i oczywiście rezygnuję z głosu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Na tym zakończyliśmy posiedzenie Komisji w dniu dzisiejszym. Dziękuję bardzo, do widzenia.